Deutscher Bundestag **Drucksache 17/4001**
17. Wahlperiode 30. 11. 2010

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, Bettina Herlitzius, Stephan Kühn, Ingrid Nestle, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Aktuelle Entwicklungen bei der geplanten Neubaustrecke Wendlingen–Ulm

Der „stern“ hat am 18. November 2010 ein Schreiben des Eisenbahn-Bundesamtes zitiert, mit dem – in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) keine Baufreigabe für den Bau der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm erteilt wurde. Weiter zitiert der „stern“ aus einer bisher geheim gehaltenen Unterlage der Deutschen Bahn AG aus dem Jahr 2002, die damals die Baukosten schon mit 2,884 Mrd. Euro beziffert hat. Die Finanzierungsvereinbarung vom 2. April 2009 geht hingegen von 2,025 Mrd. Euro mit Preis- und Planungsstand 2004 aus. Außerdem wird in dem Bericht des „stern“ aus einem internen Analyse-Papier der Deutschen Bahn AG zitiert, in dem es heißt: „Der Gesamtterminplan ist unter den aktuellen Randbedingungen nicht mehr realistisch und der Inbetriebnahmetermin 2019 nicht mehr zu halten.“ Am 11. November 2010 wurde zudem die Bedarfsplanüberprüfung u. a. auch für das Projekt Ausbaustrecke (ABS)/Neubaustrecke (NBS) Stuttgart–Ulm–Augsburg vorgestellt, die einige Fragen, insbesondere hinsichtlich der Darstellung des Ergebnisses aufgeworfen hat.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wann erfolgte die Abstimmung zwischen dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und dem BMVBS, dass es für die Neubaustrecke vorläufig keine Baufreigabe in finanzieller Hinsicht gibt, über die der „stern“ am 18. November 2010 berichtete, und von welchen Gründen ließ sich das BMVBS bei dieser Entscheidung leiten?
2. Welche Bedingungen muss die DB Netz AG erfüllen, damit das EBA eine Baufreigabe erteilen kann, und wann wird dies voraussichtlich der Fall sein?
3. Sind die Mehrkosten beim Boßler- und dem Steinbühltunnel in Höhe von 280 Mio. Euro, die das EBA anmerkt, vollständig durch den Kostenrahmen des Projekts von 2,89 Mrd. Euro abgedeckt, oder muss dieser Betrag teilweise oder vollständig dazu addiert werden, und wenn ja, in welcher Höhe?
4. Welche Erkenntnisse über die Baukostensteigerungen liegen dem EBA und dem BMVBS im Detail für diese beiden Tunnelbauwerke vor, und inwieweit haben diese bei der Nachberechnung des Projekts Eingang gefunden?
5. Von welcher Kostensteigerung pro Tunnelkilometer beim Boßler- und beim Steinbühltunnel geht das EBA aus?
6. Von welchen Tunnelkilometerkosten beim Albvorlandtunnel, den Widderstalltunnel und dem Albabstiegstunnel geht das EBA aktuell aus?

7. Welche Erkenntnisse liegen dem EBA hinsichtlich möglicher Kostensteigerungen für den Albvorlandtunnel, den Widderstalltunnel und den Albabstiegstunnel vor?

8. Welche Maßnahmen zur Ermittlung möglicher Baukostensteigerungen bei der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm, insbesondere der Tunnelbauwerke, haben das EBA bzw. das BMVBS eingeleitet?

9. Hat die Bundesregierung das im „stern“ zitierte Papier der Deutschen Bahn AG „Betriebliche Aufgabenstellung zur Umsetzung der Konzeption 21“ von 2002 von der Deutschen Bahn AG angefordert, um zu prüfen, ob die Deutsche Bahn AG schon vor acht Jahren von Baukosten von 2,884 Mrd. Euro ausging?

   Wenn ja, welches Ergebnis hat die Prüfung dieses Papiers erbracht?

   Wenn nein, warum nicht?

10. Wird der Bund, wie vertraglich vorgesehen, die im Juli 2010 bereits eingestandenen 865 Mio. Euro Baukostensteigerung beim Projekt NBS Wendlingen–Ulm vollständig tragen oder strebt er eine höhere Kostenbeteiligung von den anderen Projektbeteiligten an?

11. Müsste der Finanzierungsvertrag zur NBS Wendlingen–Ulm geändert werden, wenn sich Dritte an den Baukostensteigerungen stärker beteiligen sollen als bisher?

12. Wäre eine solche Vertragsänderung einseitig durch einen der Vertragsbeteiligten möglich, oder bräuchte es dafür das Einverständnis aller Vertragsbeteiligten?

13. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) wurde jeweils für die beiden Teilabschnitte Wendlingen–Ulm und Ulm–Augsburg der ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg errechnet?

14. Warum wurde in der gesamten Bedarfsplanüberprüfung nur eine einzige Variante gerechnet, bei der vom Zielnetz 2025 abgewichen und unterstellt wurde, dass ein Bedarfsplanprojekt (ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg) zeitlich vor einem anderen (Mottgers-Spange) realisiert wird?

15. Welcher Unterschied besteht in der Realisierungswahrscheinlichkeit der Mottgers-Spange mit einem ermittelten NKV von 2,0 im Unterschied zur NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar (Frankfurt–Mannheim) mit einem NKV von 1,2, die beide dem Zielnetz 2025 angehören?

16. Welches NKV würde sich für die ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg ergeben, wenn die Variante unterstellt wird, dass die NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar (Frankfurt–Mannheim) zeitlich später realisiert wird?

17. Hält es die Bundesregierung für seriös, das Ergebnis der Variantenuntersuchung für die ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg ohne Mottgers-Spange in Anlage 3 grafisch so darzustellen, als sei der NKV-Wert der Variantenuntersuchung der maßgebliche und mit den NKV-Werten der anderen untersuchten Projekten vergleichbar?

18. Welche Annahmen führten dazu, dass auf der Neubaustrecke Güterverkehre prognostiziert werden, obwohl im Vergleich die Altstrecke im Filstal sowohl die Kapazität hat, um den unterstellten Güterverkehr auf der NBS zu bewältigen als auch niedrigere Steigungsparameter und geringere Trassengebühren aufweisen kann, wodurch sie für den Güterverkehr attraktiver ist als die Neubaustrecke?

19. Welche Schlüsse für die Prognose von Schienengüterverkehr auf der NBS Wendlingen–Ulm zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass auf der NBS Nürnberg–Ingolstadt auch dann keine Güterzüge verkehren, wenn es

erlaubt ist, also nachts, wenn keine schnellen Reisezüge die Strecke befahren?

20. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis ergibt eine nachträgliche Bewertung der NBS Nürnberg–Ingolstadt unter Berücksichtigung der tatsächlichen Baukosten und der tatsächlichen Nutzung bzw. Nichtnutzung durch den Güterverkehr?

21. Welcher Nutzenanteil wird dem Güterverkehr auf der NBS Wendlingen–Ulm zugerechnet, und welches Nutzen-Kosten-Verhältnis würde sich ergeben, wenn kein Güterverkehr auf dieser Strecke angenommen würde?

22. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis würde sich für die NBS Wendlingen–Ulm ergeben, wenn die unterstellten Tunnelkilometerkosten von den unterstellten 30 Mio. Euro auf 40 bzw. 50 Mio. Euro steigen würden (zum Vergleich: die Tunnelkilometerkosten für den Gotthardbasistunnel in der Schweiz liegen nach Auskunft des BMVBS bei 64 Mio. Euro)?

23. Wie bewertet die Bundesregierung die verfassungsrechtliche Auffassung unter Berufung auf Artikel 104a des Grundgesetzes, dass sich das Land Baden-Württemberg nicht an den Kosten eines Bedarfsplansprojekts des Bundes beteiligen darf, da dieses im ausschließlichen Kompetenzbereich des Bundes liegt?

24. Welche eigenen Rechtsgutachten und mit welchen Ergebnissen hat die Bundesregierung in der Vergangenheit zu der Frage beauftragt, wenn Länder sich an Kosten für eine Aufgabe beteiligen wollen, die verfassungsrechtlich eindeutig im ausschließlichen Kompetenzbereich des Bundes liegen?

25. Trifft es zu, dass der Ausbau des Bahnknotens Stuttgart Teil der Bedarfsplanmaßnahme „2. Weiterer Bedarf, lfd. Nr. 10 Ausbau von Knoten (3. Stufe)“ ist, wie der Infrastrukturvorstand der Deutschen Bahn AG, Dr. Volker Kefer, in seiner schriftlichen Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages am 10. November 2010 schreibt?

    Falls ja, warum hat der Ausbau des Knotens Stuttgart die niedrigste Priorität (Weiterer Bedarf, 3. Stufe) beim Knotenausbau im Bedarfsplan Schiene erhalten, und welche Knotenausbaumaßnahmen (Auflistung nach Einzelmaßnahmen) haben eine höhere Priorität und sind noch nicht umgesetzt?

    Welche Einzelmaßnahmen des Ausbaus des Knotens Stuttgart sind Bedarfsplanmaßnahmen und müssten durch den Bund gezahlt werden?

Berlin, den 30. November 2010

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333